

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2008-2009

3 maart 2009

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Else De Wachter tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het stijgend aantal wanbetalers van energiefacturen	1
Vraag om uitleg van de heer Frans Peeters tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de stand van zaken van het werkgroepoverleg E313	2
Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de noodzaak aan maatregelen voor het beter en sneller doorlopen van de Vlaamse planprocessen voor infrastructuur- en investeringsprojecten	3
Vraag om uitleg van mevrouw Sonja Claes tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de energiepremie voor niet-belastingbetalers	6
Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over energieprestatiecertificaten voor publieke gebouwen	8
Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de afschaffing van het inhaalverbod voor vrachtwagens op autowegen met tweemaal twee rijstroken	10
Vraag om uitleg van de heer Johan Sauwens tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de invoering van een uniform ticket en de smartcard	11

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen

Vraag om uitleg van mevrouw Else De Wachter tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het stijgend aantal wanbetalers van energiefacturen

De voorzitter: Mevrouw De Wachter heeft het woord.

Mevrouw Else De Wachter: Mevrouw de minister, we hebben al een paar keer een discussie kunnen voeren over de transparantie van energiefacturen. Uit de resultaten van een enquête van het Neutraal Syndicaat voor Zelfstandigen blijkt dat één op drie facturen niet tijdig wordt betaald. Het aantal achterstallige facturen is op amper een jaar met 70 percent toegenomen. Iets meer dan een derde van de facturen wordt ondertussen dus laattijdig betaald. Naast bedrijven krijgen particulieren hiermee af te rekenen. De laatste weken is het duidelijk geworden dat veel mensen in financiële moeilijkheden geraken. De achterstallige betalingen hebben heel wat nefaste gevolgen.

Deze wanbetalingen bij particulieren vinden we ook terug bij de gas- en elektriciteitsleveranciers, die meer en meer klanten hebben die hun gas- en elektriciteitsrekening niet of niet tijdig kunnen betalen. Distributienetbeheerder Eandis merkt de economische crisis dan weer aan een stijging van het aantal sociale klanten. Het aantal geplaatste budgetmeters steeg het afgelopen jaar met 14 percent.

Wat betreft energiefacturen beschikt de sector over een goed sociaal vangnet. Zo kan men de elektriciteit en gas niet zomaar afsluiten. Wij hebben daar al vaak over gediscussieerd. In de ad-hoccommissie Energiearmoede hebben we daar aandacht aan besteed. Maar wanneer deze wanbetalers het ook nalaten andere facturen op tijd te betalen, zullen sommigen onder hen weldra met een deurwaarder geconfronteerd worden.

Recent heeft Electrabel de tussentijdse gasfactuur verlaagd. Dat doet ons uiteraard veel plezier. Hierbij hopen we wel dat de eindafrekening in verhouding niet de hoogte ingaat.

Daarnaast wou Electrabel ons op de hoogte brengen over het waarom van deze prijsdaling. Wij waarderen dat ten zeerste. Maar deze berekening was niet gericht naar de modale Belg. Het werd een kluwen van formules en berekeningen waar je uiteindelijk geen stap verder mee kwam. De transparantie was ver zoek.

Mevrouw de minister, Electrabel probeerde transparant te zijn door aan te tonen waarom de prijs van de tussentijdse

facturen daalde, maar dit is niet gelukt door een te ingewikkelde formulering. Gaat u concrete initiatieven nemen om deze transparantie te verbeteren en verder te bewerkstelligen?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw De Wachter, ik begrijp uw vraag. Het is belangrijk dat die facturen zo eenvoudig mogelijk zijn. Maar u weet dat tarieven, prijsbeleid, consumentenbescherming en handelspraktijken stuk voor stuk federale bevoegdheden zijn overeenkomstig artikel 6, paragraaf 1, VI en VII, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980.

Ik kan dus inzake de transparantie van de facturen niet zomaar initiatieven nemen. We hebben dat hier in de commissie al besproken. Wel kan ik er bij de federale overheid op aandringen dat zij initiatieven neemt. Dat is ook al effectief gebeurd. Ik kan ook meewerken aan genomen initiatieven. Het heeft anders weinig zin dat ze worden genomen. Er is een akkoord met betrekking tot het hoofdstuk 'de consument in de vrijgemaakte elektriciteits- en gasmarkt'.

Op 16 september 2004 hebben de leveranciers ingestemd met de overeenkomst ter bescherming van de verbruikers, die in werking trad op 1 maart 2005. Het akkoord kadert in de wet van 14 juli 1991 betreffende de handelspraktijken. Op 9 maart 2006 is die overeenkomst aangepast en ze is op 1 juli 2006 in werking getreden. Op 11 juni 2008 werden een aantal wijzigingen doorgevoerd, meer bepaald wijzigingen die betrekking hadden op de transparantie van facturen. Die wijzigingen zijn in werking getreden op 15 december 2008.

De VREG, de Vlaamse reguleringsinstantie voor de elektriciteits- en gasmarkt, het Vlaams Energieagentschap (VEA) en mijn kabinet hebben hun medewerking verleend aan de totstandkoming van het akkoord met de leveranciers en met de netbeheerders in de hoedanigheid van sociale leveranciers. Ik heb de tekst van het akkoord, met inbegrip van een bijhorende gedragscode, meegebracht. Hij kan worden gedownload op de internetwebsite van het Ministerie van Economische Zaken. Ik stel de twee documenten ter beschikking de commissiesecretaris. Het gaat om een akkoord over alle partijen heen.

De voorzitter: Mevrouw De Wachter heeft het woord.

Mevrouw Else De Wachter: Dank u, mevrouw de minister, voor uw antwoord. Het is goed dat er aandacht wordt besteed aan die transparantie. Mevrouw de

minister, vanaf wanneer treedt het recente akkoord waarnaar u verwijst in werking? De brief die wij onlangs ontvingen, was absoluut niet transparant. Er is toch nog wel wat werk aan de winkel.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw De Wachter, het akkoord is er en het is ondertekend. Mijn diensten en de agentschappen werken eraan mee. Het toezicht op de uitvoering ervan is federaal. Sinds 15 december 2008 is iedereen het daarover eens. Het staat ook op de website. Het toezicht op de goede naleving en de goede uitvoering moet gebeuren door de federale diensten.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Frans Peeters tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de stand van zaken van het werkgroepoverleg E313

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Frans Peeters: Naar aanleiding van een actualiteitsdebat eind 2007 over de verkeersproblematiek van de E313 hebben wij een motie tot aanbeveling onderschreven. Naar aanleiding daarvan hebt u al enkele maatregelen ter verbetering van vooral de verkeersveiligheid maar ook de doorstroming op de E313 getroffen. Wat werd vermoed, werd bevestigd door enkele vaststellingen door het Vlaams Verkeerscentrum.

Op korte termijn werden een aantal maatregelen niet alleen aangekondigd maar ook beslist en al of niet uitgevoerd. Daarnaast – en dat is fundamenteel – hebt u, mevrouw de minister, ook aangekondigd dat er een werkgroepoverleg zou starten met alle betrokken partners, niet alleen Openbare Werken maar ook het beleidsdomein Mobiliteit, om de resultaten van de verschillende studies samen te brengen. In antwoord op een schriftelijke vraag van oktober 2008 gaf u aan dat het eindverslag van de stuurgroep ‘tactische studie E313’ werd verwacht begin 2009.

Ik zou graag inzicht krijgen in het eindverslag van deze ‘tactische studie E313’ en in het oplossende vermogen van individuele maatregelen of combinaties van maatregelen. Zullen de baten van deze maatregelen worden geplaatst tegenover een raming van de kostprijs om ze uit te voeren?

Wanneer zal het eindverslag van deze ‘tactische studie E313’ ter beschikking worden gesteld? Zijn er al resultaten? Ik vermoed van wel. Hoe zullen deze resultaten worden geïmplementeerd? Hoe zal dit gebeuren? Aan de hand van een concreet actieplan met een bijhorend

financieel plan, eigenlijk een soort van meerjarenplan? Ik zou daar graag enige verduidelijking over krijgen.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik sluit me aan bij de vragen van de heer Peeters.

We zijn in blijde verwachting van de uitkomst van het werkgroepoverleg E313. In welke mate kunt u dat gezamenlijk bekijken met de werking die via de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) is gepland? Voor de aansluiting op de ring wordt binnen BAM gezocht naar een oplossing. Maar als we voor de E313 op zich kijken naar optimalisatie van het gebruik van het wegennet, elektronische signalisatie en spitsstroken op bepaalde stukken weg, heeft dat weinig resultaat als men niet de bottleneck, de aansluiting op de ring, wegwerkt. Hoe wordt dat gesynchroniseerd, naast elkaar gelegd en op elkaar afgestemd?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, de stuurgroep E313 – tactische studie – voert een onderzoek uit over de te verwachten knelpunten op de E313 in 2020. Het is de bedoeling om op het vlak van de mobiliteit in de corridor na te gaan wat de effecten zullen zijn bij een ongewijzigd beleid, dus als alles behouden wordt zoals het is.

U hebt zelf ooit een schriftelijke vraag gesteld over het studiewerk dat ik heb gedaan. We hebben alles samengelegd en het is heel wat. Het is goed om die zaken eens bij elkaar te leggen en te kijken hoe daar vruchtbaar resultaten uit gehaald kunnen worden.

Mijnheer Peeters, mevrouw De Ridder, de stuurgroep is tot op vandaag vijf keer samengekomen, tussen 6 mei 2008 en 19 februari 2009. Er zijn verslagen van elke bijeenkomst van de studiegroep.

Zoals beloofd zijn alle besliste projecten met een mobiliteitsimpact in deze corridor in rekening gebracht. Men maakt ook een inventarisatie van alle vervoersmodi. Daarnaast bekijkt de stuurgroep ook maatregelen die mogelijk een oplossingsgerichte bijdrage kunnen leveren aan de probleemstelling. Het is de bedoeling om de baten in kaart te brengen, maar ook de kosten van dergelijke maatregelen te bekijken. Dat is niet zo eenvoudig. Er is inderdaad al heel veel studiewerk gebeurd, maar het is de kunst om alles samen te leggen, te bekijken welke impact de ontwikkeling heeft en wat het effect is van een voorgestelde oplossing.

Binnen de stuurgroep wordt nu gewerkt aan een syntheserapport, dat inderdaad door mij beloofd was in het begin van dit jaar. De afronding is, zoals blijkt uit het

verslag van de laatste vergadering, gepland tegen 30 maart 2009. Dit syntheserapport zal zes hoofdstukken bevatten. Eerst is er een probleemstelling van de huidige situatie. Daarna volgt een hoofdstuk met prognoses voor deze corridor in 2020 in de situatie zonder bijkomende maatregelen. Vervolgens wordt er een overzicht gemaakt van alle mogelijke bijkomende oplossingsmaatregelen en de inschatting van de effecten ervan. Ten slotte volgen er twee hoofdstukken die een beeld geven van de geraamde kostprijs, de bouwtechnische en ruimtelijke aspecten van maatregelen en een voorstel van prioritering binnen de mogelijke oplossingsmaatregelen.

Op 14 april is een volgende bijeenkomst van de stuurgroep gepland, met als bedoeling de synthesenota te valideren, zodat de nota kan worden overgemaakt aan minister Van Brempt en aan mezelf. Zoals u weet, is het hele opzet een gezamenlijk initiatief. Dat is ook logisch, want er is enerzijds de weg, maar anderzijds ook de ruimtelijke en de mobiliteitsaspecten.

In de loop van april 2009 zullen de resultaten beschikbaar zijn. Op dat ogenblik kan worden nagegaan welke maatregelen uitgevoerd kunnen worden, rekening houdend met de beschikbare budgetten. Het is op dit ogenblik, waarbij men de resultaten van de deelonderzoeken verwerkt, nog niet te zeggen wat het actieplan of de eerste actie zal zijn. Het is de bedoeling om die prioritering mee te nemen in het syntheserapport, waarvan het eerste resultaat wordt verwacht eind deze maand.

De studie is een werkstuk van een ambtelijke stuurgroep. Iedereen zal die kunnen inkijken zodra ze klaar is en er zal dan ook een debat over gevoerd kunnen worden. Mijnheer Peeters, het lijkt me – en ik denk dat u het daar wel mee eens zult zijn – een bijzonder belangrijk werkstuk, omdat we op die manier hopelijk een duidelijk zicht krijgen op de knelpunten en hoe ze opgelost kunnen worden.

Mevrouw De Ridder, u stelt terecht de vraag naar de aantakking van de E313 op de ring rond Antwerpen. U weet dat, als ik me niet vergis, de aansluiting mee in het masterplan is opgenomen, evenwel in een volgende fase. Het is evident dat de studie en de resultaten naast de planning gelegd zullen worden, om te kijken op welke manier fatsoenlijk aangehaakt kan worden. Het ene hoeft helemaal geen belemmering te zijn voor het andere. De aantakking is gepland en moet er ook komen. Ongeacht de maatregelen die worden genomen: er moet werk gemaakt worden van een betere aansluiting op de ring.

Als beleidsbeslissingen worden genomen over de E313, moet worden gekeken of er effecten zijn en bijsturingen nodig zijn aan de plannen. De plannen zijn nog niet definitief, omdat dat ook een volgende fase is van het masterplan, maar het is de bedoeling dat die twee in elkaar haken.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Frans Peeters: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. U zult begrijpen dat we zo spoedig mogelijk willen beschikken over deze resultaten. De oplossingen zitten er immers in vervat. U hebt gezegd dat het rapport wordt afgerond op 30 maart en dat het bij de volgende vergadering van de stuurgroep, op 14 april, waarschijnlijk wordt gevalideerd. Kunnen we het daarna krijgen?

Minister Hilde Crevits: Als het rapport klaar is, krijgen zowel minister Van Brempt als ikzelf het ter beschikking. Maar net zoals de verslagen van de stuurgroep behoort het tot het publiek domein van zodra het afgewerkt is. Het debat moet wel nog gevoerd worden, maar ik heb er geen enkel probleem mee dat de studie na validatie ter beschikking wordt gesteld.

De heer Frans Peeters: Mag ik u dan beleefd verzoeken om ze ons ter beschikking te stellen van zodra ze gevalideerd is?

Minister Hilde Crevits: We nemen akte van dat uitdrukkelijk verzoek. We zullen er ook gevolg aan geven. Ik denk niet dat dat een probleem zal vormen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de noodzaak aan maatregelen voor het beter en sneller doorlopen van de Vlaamse planprocessen voor infrastructuur- en investeringsprojecten

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, in het Pact Vlaanderen 2020 kiest de Vlaamse overheid heel duidelijk voor innovatieve investeringen, ook in de dienstensector. Het Vlaamse relanceplan geeft bovendien aan dat ze de uitvoering van particuliere investeringsplannen sterk zal versnellen. Dergelijke grote projecten creëren heel wat extra banen die in deze economische crisis meer dan welkom zijn. Dat geldt trouwens ook voor grote infrastructuurprojecten die in de eerste plaats passen in een verbetering van de mobiliteit, zoals de geplande Oosterweelverbinding in Antwerpen en de noodzakelijke havenprojecten in Antwerpen, Gent en Zeebrugge.

Snelheid is voor dergelijke grote investeringen van cruciaal belang. Maar op dit moment nemen de planprocessen die in Vlaanderen moeten doorlopen worden vooraleer de goedkeuring voor een dergelijk project wordt afgeleverd, minstens zes tot negen jaar in beslag. Hiermee

scoort Vlaanderen beduidend slechter dan de ons omringende landen, zoals Duitsland, Frankrijk, Spanje en de Scandinavische landen, waar de goedkeuring hoogstens enkele jaren in beslag neemt. Vier jaar is daar al veel.

Vooraleer een stedenbouwkundige vergunning voor een investerings- of infrastructuurproject afgeleverd kan worden, moet een loodzware planprocedure met een milieueffectenrapport (MER) en een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) doorlopen worden. Hierbij rijzen heel vaak nog talrijke obstakels door de noodgedwongen afstemming op ruimtelijke of economische ontwikkelingsplannen voor bepaalde regio's. Dat zorgt nog voor extra vertragingen.

Vanuit verschillende hoeken weerklinkt niettemin de dringende oproep aan de overheid om ervoor te zorgen dat de Vlaamse planprocessen beter en sneller doorlopen kunnen worden. Eind januari 2009 liet de voorzitter van de Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland weten dat hij erop aandringt dat de overheid versneld investeert in infrastructuur om de economie te herlanceren. De Vlaamse Havencommissie (VHC) formuleerde in die zin ook enkele aanbevelingen en conclusies, gebaseerd op een analyse van de vertragende factoren in het strategisch planproces voor de afbakening van de Antwerpse haven. Dat sleept veel langer aan dan oorspronkelijk gepland. Talrijke obstakels zorgen ook vandaag nog voor een aanslepende plan-MER-procedure en daardoor ook voor een uitstel van de afronding van het planproces door middel van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP). Zonder dat GRUP blijft het rechtszeker kader uit, waardoor dringende haveninvesteringsprojecten vertraging oplopen en de realisatie ervan niet kan starten.

Mevrouw de minister, in de commissie Openbare Werken van 4 december 2008 kondigde u alvast een herzieningsoefening aan om op korte termijn tegemoet te komen aan de signalen uit het werkveld met betrekking tot de moeilijkheden inzake plan-MER-processen. In verband met uw voornemen, is het ook zinvol om te verwijzen naar het rapport-Elverding in Nederland. Het gaat hier om het advies 'Sneller en beter' van de commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten, dat in april 2008 werd gepresenteerd. Deze commissie moest in opdracht van de Tweede Kamer zoeken naar manieren om de besluitvorming over infrastructuurprojecten te versnellen, zonder dat die ten koste gaan van de zorgvuldigheid in termen van belangenafweging en inspraak. Ook in Nederland is dit een zeer dringend vraagstuk omdat de bereikbaarheid – vooral in de Randstad – sterk onder druk staat. En terwijl de mobiliteitsproblemen in ernst toenemen, duurt het in Nederland lang voordat besluiten worden genomen, de uitvoering kan starten en problemen worden opgelost. Met het rapport-Elverding heeft de Nederlandse regering de ambitie om uit deze tweespalt te komen. Binnen de drie maanden na het uitbrengen van het advies moest een

actieplan volgen. Opvallend in het advies is onder meer de doelstelling om tot een halvering van de doorlooptijd van het besluitvormingsproces te komen.

Mevrouw de minister, wanneer zal de begin december 2008 aangekondigde herzieningsoefening met betrekking tot de plan-MER-processen gebeuren? Welke maatregelen kunt u op korte termijn voorstellen, zodat er alvast een duidelijke aanzet mogelijk is om de planprocessen beter en sneller te doorlopen? In hoeverre bent u op de hoogte van het rapport-Elverding in Nederland? In welke mate kunnen de aanbevelingen uit het advies van de Nederlandse commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten waardevol zijn voor en mogelijk zelfs van toepassing zijn in Vlaanderen?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer de Kort, uw vraag is niet zo eenvoudig. Ze doet me denken aan de vraag van een paar weken geleden over de MER-procedure. We waren het er allemaal over eens dat de cel MER heel grote inspanningen levert. De procedures moeten echter doorlopen worden. Soms is het dan ook moeilijk om alles gesmeerd te laten verlopen. Ik wil dan ook eerst een aantal randbemerkingen maken vooraleer op uw vragen te antwoorden.

U hebt het over het aanslepende plan-MER-proces voor de haven van Antwerpen. We mogen echter niet vergeten dat het een zeer belangrijk MER is. Ten gevolge van de omzetting van de Europese plan-MER-richtlijn heeft de dienst MER een toenemende veelheid aan MER's te behandelen. Ik verwijs naar de discussie die een tijdje geleden gevoerd is. In het vierde kwartaal van 2008 kwamen 60 nieuwe dossiers binnen, waarvan 23 project-MER's, 13 plan-MER's en 24 project-MER-ontheffingen, bovenop de dossiers die al in behandeling waren.

Een MER en een RUP – minister Van Mechelen is hiervoor bevoegd – zijn enkele van de vele stappen die moeten worden doorlopen in zo'n project. Daarnaast zijn er nog een aantal andere factoren zoals onteigeningen, vergunningen enzovoort.

Het is ook zo dat bij een planningsproces enorm veel instanties worden betrokken. Als je er met je voeten in staat, dan beseft je om hoeveel organisaties het gaat. Deze participatieve gebiedsgerichte netwerkbenadering vraagt nu eenmaal een langere doorlooptijd. Er komt wat meer voorbereiding aan te pas, maar de investering in de planningsfase zou moeten leiden tot een meer kwalitatieve uitvoering.

Voorts worden de burgers ook steeds mondiger. Dat is op zich een bijzonder goede zaak, maar het maakt ook dat teksten grondiger moeten worden gescreend om latere juridische geschillen te vermijden.

Tot slot, de specifieke Vlaamse context, waar de ruimte en de grond bijzonder intensief wordt gebruikt, gekoppeld aan een grotere aandacht voor de eigen leefkwaliteit, vergroot de complexiteit en doorlooptijd van processen.

In de commissie voor Openbare Werken van 4 december 2008 werd gesteld dat de administratie in het licht van de ervaringen die opgedaan zijn in het afgelopen anderhalf jaar met de nieuwe plan-MER-wetgeving, de MER-processen evalueert en ziet waar verbeterpunten liggen. Dit verbeterproces is ondertussen volop aan de gang onder de naam 'MER in beweging'. De ambtenaren van de diensten MER en Begeleiding Gebiedsgerichte Plan-processen (BGP) zijn hierbij actief betrokken.

Het verbeterproces stoelt op drie pijlers: de personeelscapaciteit wordt verhoogd, de efficiëntie van de MER-processen wordt verbeterd en de regelgeving wordt verfijnd. Wat betreft het optrekken van de personeelscapaciteit werd beslist om vier extra mensen aan te werven. Op 16 april start de eerste nieuwe medewerker bij de dienst MER. In de loop van maart vinden selectiegesprekken plaats voor de drie andere aanwervingen.

Wat betreft de efficiëntieverhoging wordt momenteel een intensief veranderproces gevoerd binnen de diensten MER en BGP, waarbij een extern consultant inzake veranderingsmanagement gaat zoeken naar verbeterpistes op korte en middellange termijn. Het is de bedoeling, ook van minister Van Mechelen, om tot kortere en transparantere doorlooptijden in de MER-procedures te komen. Het personeel en de tijd moeten zo goed mogelijk worden verdeeld over de dossiers. Je kunt een keuze maken om dossiers te verdelen over de medewerkers, maar je kunt ook de keuze maken om specialisaties in te bouwen. Er zijn verschillende manieren om tot meer efficiëntie te komen.

Op regelgevend vlak zijn er een aantal initiatieven om de planlast te verminderen. In het decreet tot wijziging van het decreet houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening is een amendement aangenomen waardoor voor de realisatie van kleine infrastructuurwerken niet langer een voorafgaand RUP moet worden opge maakt en dus geen plan-MER-plicht meer bestaat. De Vlaamse Regering moet nog definiëren wat een klein infrastructuurwerk is. Het spreekt voor zich dat het hier enkel gaat om infrastructuurprojecten met een beperkte ruimtelijke impact en met slechts beperkte milieueffecten, zodat een planologische verankering geen enkele meerwaarde heeft. Bovendien mag deze nieuwe bepaling uiteraard geen afbreuk doen aan de verplichtingen inzake de opmaak van een project-MER in functie van de nodige vergunningen voor de concrete realisatie van het desbetreffende klein infrastructuurproject.

In het verzameldecreet van 12 december 2008 werd het begrip 'initiatiefnemer' van een plan-MER gewijzigd in

de zin dat zowel een publieke als een private projectontwikkelaar aan de overheid, bevoegd voor de opmaak van het RUP, kan verzoeken om de plan-MER-plicht van deze overheid over te nemen, voor zover het RUP wordt opgesteld met het oog op de realisatie van een bepaald project of bepaalde projecten van zo'n projectontwikkelaar. Deze projectontwikkelaar zal hierdoor uiteraard meer vat hebben op de timing voor de opmaak van het plan-MER en dus ook op de timing van de opmaak van het relevante RUP.

Op initiatief van minister Van Mechelen en mezelf wordt er momenteel een protocol geschreven waarin we heel concrete afspraken maken over welke gewestelijke overheidsinstantie verantwoordelijk is voor de opmaak van een plan-MER in het kader van een bepaald gewestelijk RUP. Er mag geen tijd mee verloren gaan.

Ten slotte werk ik samen met mijn administratie momenteel aan decretale initiatieven tot wijziging van de plan-MER-regelgeving, waarin onder meer voorzien wordt dat plan-MER's voor eerder opgestelde plannen, onder bepaalde strikte voorwaarden, ook kunnen worden gebruikt voor latere plannen. Het oorspronkelijke plan-MER zou kunnen worden herzien of bijgeschaafd, waardoor overlast wordt vermeden. De eerste resultaten van dit veranderproces krijgen op dit ogenblik hun implementatie.

Het advies 'Sneller en Beter' van de Nederlandse commissie versnelling besluitvorming infrastructurele projecten van april 2008, in Nederland bekend onder de naam rapport-Elverding, is mij evident bekend. Die commissie kreeg eind 2007 de opdracht de oorzaak van de vertragingen bij grote infrastructuurprojecten te bekijken en ze heeft haar advies gepresenteerd in april 2008. U vindt dat op <http://www.verkeerenwaterstaat.nl>.

De commissie zegt dat er drie redenen zijn die tot vertraging aanleiding kunnen geven: de bestuurscultuur en voorbereiding, het besluitvormingsproces en de wetgeving. De commissie heeft een aantal aanbevelingen gegeven om het besluitvormingstraject wat sneller te laten verlopen. Enkele daarvan zijn ook voor ons absoluut interessant. Zo wordt bijvoorbeeld de invoering van een verkenningsfase afgesloten met een politiek gedragen voorkeursbesluit. Daarbij lanceert men de idee om in een heel vroeg stadium een verkenning in te voeren waardoor de instabiele planstudiefase wordt vervangen door een planuitwerkingsfase. Men pakt het gewoon een beetje anders aan. Dat idee heeft raakpunten met ideeën die op dit ogenblik in Vlaanderen aan het gisten zijn omtrent getrapte besluitvorming, waarbij in de loop van het proces stapsgewijs over aspecten wordt beslist. Eens men iets heeft beslist, kan men weer een stap verder gaan. Het is dus niet zo dat alles in een keer gebeurt en het lang duurt voor men kan landen.

De commissie zegt dat men bij deze werkwijze vijf dragende elementen moet hebben. Men moet een zeer

ruime participatie van betrokkenen hebben op een zeer vroeg tijdstip. Men moet alles gebiedsgewijs benaderen. Men mag geen vrijblijvende termijnen hebben. Men moet een helder politiek besluit kunnen maken, het voorkeursbesluit, waaraan iedereen zich daarna houdt. Men moet ten slotte de effecten afwegen.

In de praktijk bekeken, lijkt me vooral de gebiedsgerichte benadering van bijzonder groot belang omdat – en dat is eigen aan een milieueffectenrapport – de manier waarop een infrastructuurproject ingebed wordt in de milieubelangen, onvoorstelbaar cruciaal is. Het is het doel van een MER-procedure. Als je een combinatie van maatregelen neemt, moet dat tot resultaat hebben dat de omgevingskwaliteit wordt bevorderd, waardoor de ingreep aanvaardbaarder wordt voor de omgeving. Men moet dat zeer vroeg onderbouwen.

Ook de aanbeveling met betrekking tot de ambtelijke voorbereiding lijkt mij bijzonder interessant voor het proces in Vlaanderen en transposeerbaar naar de Vlaamse situatie. Men zegt dat in het ambtelijk proces meer aandacht moet worden besteed aan project- en procesmanagement. Dat is precies wat ik daarnet zei. Hoe ga je dossiers toewijzen? Hoe ga je ze volgen? Hoe kan je de ambtenaren die ermee belast zijn, op de beste wijze laten renderen? Wij zijn met dezelfde dingen bezig en kunnen goed aansluiten op elkaar.

Mijnheer de Kort, ik moet u erop wijzen dat in Nederland de aanbevelingen van het rapport-Elverding niet integraal werden opgenomen in de wetswijzigingen. Er werd immers geoordeeld dat de voorgestelde vereenvoudigingsingrepen wel haalbaar zijn voor kleinere wegverbredingsprojecten, maar niet voor de grote infrastructuurprojecten. Als het gaat over heel grote dossiers of dossiers die potentieel een zeer grote milieu-impact hebben, is een versnelling moeilijk.

Ik kan u ook meedelen dat mijn Departement Leefmilieu het initiatief heeft genomen om samen met het Departement Ruimtelijke Ordening van minister Van Mechelen op 16 maart een uitwisseling te hebben met het Nederlandse ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) over de wederzijdse ervaringen bij milieueffectrapportages in planningsprocessen. Dat is een zeer nuttige oefening, waarvan ik een en ander verwacht. Bovendien heeft begin dit jaar het Departement Ruimtelijke Ordening, samen met mijn Departement Leefmilieu een studie opgestart waarbij gekeken wordt naar een aantal Europese landen en regio's met vergelijkbare context en hoe zij omgaan met de regelgeving. Er wordt naar de gebruikelijke regio's gekeken: Bayern, Schotland, Finland, Denemarken, Oostenrijk, het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en het Waalse Gewest. Het is de bedoeling dat over een tweetal maanden bijkomende inzichten worden verschaft. Het is goed dat we al die ervaringen in verband met de uitvoering

van Europese regelgeving, die op het veld ontstaan, uitwisselen om na te gaan op welke manier we voor een grotere efficiëntie kunnen zorgen, ongeacht de inspanningen die op dat vlak al geleverd worden.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Mevrouw de minister, ik dank u voor het uitvoerig antwoord. We zijn de geschiedenis over het tot stand komen van het strategisch plan voor de haven van Antwerpen eens gaan nakijken. We zien dat sinds de opstart en de realisatie er tien jaar zijn voorbijgegaan. Het procesmanagement is, zoals u zegt, bijzonder belangrijk. In het begin lag de verantwoordelijkheid bij de respectieve provinciegouverneurs die daar twee personen voor hebben vrijgesteld. In de loop van het proces heeft de Vlaamse administratie de verantwoordelijkheid naar zich toe getrokken, maar die was niet vertrouwd met wat voorafgaandelijk was afgesproken. We merken dat door de lange doorlooptijd van het proces, de politieke interesse bij dit proces verwatert. Iedereen begint afwezig te blijven. Er worden ook geen tussentijdse conclusies geformuleerd waardoor niemand zich nog betrokken voelt bij heel het proces. We stellen ook vast dat het voornamelijk voor het toetsen van milieueffecten gaat en doordat er te weinig vertrouwen is met het proces, wil men er heel wat andere zaken bij betrekken.

Ik hoop dat er verder een grondige evaluatie gebeurt van de lopende projecten. Op die manier kan er een interne verbetering gebeuren bij de opvolging van de opmaak van dergelijke projecten.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Sonja Claes tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de energiepremie voor niet-belastingbetalers

De voorzitter: Mevrouw Claes heeft het woord.

Mevrouw Sonja Claes: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik ben verheugd dat de Vlaamse Regering onder impuls van minister Crevits vele goede maatregelen neemt om tot besparing van energie te komen. Onze energiebronnen zijn immers eindig en de kosten worden hoog, zowel voor het individu als voor het milieu.

Aan de grote nood om te isoleren en zuinig te verwarmeren, komt u als Vlaamse minister tegemoet door isolatiepremies te geven, die massaal worden aangevraagd, en door premies voor niet-belastingbetalers. Ik ben mij

aan het verdiepen in de premies die op de verschillende niveaus worden gegeven.

Ik wil even terugkomen op de premie voor niet-belastingbetalers. U hebt die in het leven geroepen om mensen die willen investeren in duurzaamheid in hun huis, maar geen belastingen betalen, ook een voordeel te geven en hen te stimuleren om investeringen te doen. Deze premie heeft betrekking op het plaatsen van dakisolatie, hoogrendementsketels en isolerende beglazing. We weten dat dat een groot succes is: vandaag zijn er meer dan 40 aanvragen per dag. Vlaanderen voert hierin een zeer goed beleid.

Daarom was mijn verwondering groot toen ik vernam dat in het relanceplan van de federale regering ook sprake is van een belastingkrediet. Het betreft een belastingkrediet voor mensen die hun vloer, dak of muren willen isoleren. Het verbaast mij uitermate dat de federale regering een dergelijke maatregel wil doorvoeren omdat vooral energiebesparing een gewestbevoegdheid is. Energiebesparing behoort dus tot de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. De Vlaamse Regering opteert voor premies, in tegenstelling tot de federale regering, die nu voor een belastingkrediet zou opteren in plaats van voor een belastingaftrek of een premie.

Mevrouw de minister, wat zijn de ervaringen en de resultaten op het terrein inzake de prestaties van de verschillende financiële instrumenten, de premie of de belastingaftrek? Is dit een kwestie van en-en of van of-of? Is er met de Vlaamse Regering overleg geweest over de fiscale maatregelen in het federale relanceplan? Wat is het relance-effect van deze maatregel? Hoeveel belastingbetalers zullen van het federale krediet niet of nauwelijks kunnen genieten?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Dank u, mevrouw Claes, voor uw vragen. U weet dat de gewesten bevoegd zijn voor alles wat te maken heeft met rationeel energieverbruik. Anderzijds is de federale overheid bevoegd voor de personenbelasting en dus ook voor belastingverminderingen, belastingaftrekken en zelfs belastingkredieten. Premies zijn dus voor ons, voor de gewesten. Dit betekent dat de federale overheid geen uitdrukkelijk op rationeel energiegebruik gerichte beleidsmaatregelen kan nemen. Dat is de bevoegdheid van de gewesten. Zij kan wel een gedifferentieerd belastingbeleid voeren en maatregelen nemen die als afgeleide het rationele energieverbruik bevorderen. Dat is natuurlijk altijd een evenwichtsoefening. Voor de grens tussen beide is de Raad van State bevoegd. Die kijkt daar nauwgezet op toe en formuleert adviezen wanneer iemand zijn boekje te buiten gaat.

Gewesten hebben vandaag geen bevoegdheid inzake personenbelasting. Er is wel een zeer nadrukkelijke vraag.

Dat is ook evident. Als je wat eenvoud wilt scheppen in het oerwoud van premies en aftrekken, zou het aangenaam zijn indien de gewesten daartoe de bevoegdheid zouden hebben. Maar dat is vandaag niet zo.

Wat is nu het efficiëntste instrument, een premiebeleid of een belastingvermindering? Die vraag is moeilijk te beantwoorden want het zijn aparte bevoegdheden. In het ene geval is de incentive – de reden voor een dergelijke maatregel – fiscaal terwijl de afgeleide een energiebesparing is, in het andere geval gaat het niet om een fiscale maar om een premiemaatregel.

Mevrouw Claes, u hebt een punt waar u stelt dat het van belang is om zo veel mogelijk overlappingsen te vermijden. We moeten elkaar aanvullen. Een van de mooie voorbeelden van een aanvullend beleid, waarover ik vrij tevreden ben, is de belastingvermindering voor energiebesparende investeringen voor niet-belastingbetalers. Wie vandaag investeert in een ketel, in superisolerend glas of in dakisolatie, kan 40 percent van die investering aftrekken van zijn belasting. Dat is een rechtstreekse korting. Maar dat is minder leuk voor mensen die geen belasting betalen. Die kunnen daar niet van genieten. Twee of drie jaar geleden heeft de federale overheid zeer nadrukkelijk gevraagd om daar iets aan te doen. Het lukte niet om alle mensen op gelijke voet te behandelen. Vlaanderen heeft het dan zelf opgelost en heeft voor alle Vlamingen die geen of onvoldoende belastingen betalen, een premie in het leven geroepen: de premie voor niet-belastingbetalers. Zo kunnen mensen die te weinig belasting betalen, van hetzelfde voordeel genieten.

Ik werd gisteren op Batibouw ondervraagd door een redacteur van een seniorenmagazine. Hij zei me dat ik met die maatregel heel veel senioren een plezier heb gedaan. Zij hebben een woning in eigendom en een klein pensioen. Zij betalen geen belasting en voelen zich benadeeld. We zien dat die premie vandaag een enorm succes heeft, we krijgen veertig tot vijftig aanvragen per dag.

Het is uiteraard niet de bedoeling dat we al die tekortkomingen voor ons kunnen nemen. Wij willen een slim premiebeleid voeren. De premies moeten worden gegeven voor de investeringen die het meest renderen en waar er vandaag een acute nood bestaat: dakisolatie, superisolerende beglazing of hoogrendementsketels.

Er is dus een bevoegdheidsverdeling, maar je moet proberen elkaar aan te vullen. Het is niet nodig om te proberen elkaar de eieren uit elkaars mand te pakken. Dat maakt het voor de mensen alleen maar moeilijker.

De Vlaamse overheid heeft er altijd voor gepleit dat de federale overheid een regeling zou treffen die de minder-begoeden tegemoet zou komen. Wie te weinig inkomen

heeft en daardoor weinig belasting betaalt, kan geen belastingvermindering krijgen. Dat is niet aangenaam. Wie geen belasting betaalt, is niet noodzakelijk iemand die rijk is en alles ontduikt. Daarom is het nu aangekondigde belastingkrediet welkom. Dat is een zeer goed principe.

De Vlaamse premie moet niet vervallen. Die regeling geldt voor de isolatie van daken, muren en vloeren voor de aanslagjaren 2010 en 2011. Het is een relancemaatregel. Met dit ontwerp van herstellwet wil men een relance opvoeren. Wat mij betreft, is er geen enkele reden om onze premie af te schaffen. Die premie bestaat en zal blijven bestaan. Men krijgt zijn centen nu iets vlugger. Er is op 27 januari 2009 overleg geweest met de gewesten over dat wetsontwerp. Maar de effecten van de maatregel zullen we maar kunnen beoordelen bij het invullen van de belastingaangifte 2010. We kunnen dus vandaag niet zeggen wat het relance-effect zal zijn.

De premie beoogde een hiaat op te vullen, op een moment dat er niets was. De Relancewet is recent goedgekeurd, maar ondertussen is het ook al 2009. Als we nu de premie weer afschaffen, is dat een beetje gek. De premie blijft bestaan en mensen kunnen de keuze maken. Er verandert eigenlijk weinig. Mensen moesten vroeger op het formulier aankruisen dat ze geen gebruik zouden maken van de belastingaftrek. Een aantal mensen die een beetje belastingen betalen, maar niet genoeg, konden kiezen tussen de belastingaftrek en de premie. Nu komt er gewoon een vakje bij, namelijk dat ze geen gebruik gaan maken van het belastingkrediet. Belastingplichtigen die onvoldoende belastingen betalen om een volledige vermindering te kunnen toepassen, kunnen wellicht van het belastingkrediet genieten. Met die nuance dat het een tijdelijke maatregel is. Net daarom is het van belang dat de Vlaamse premie gewoon blijft bestaan zoals die vandaag is ingeburgerd.

De voorzitter: Mevrouw Claes heeft het woord.

Mevrouw Sonja Claes: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik heb helemaal niet gepleit voor de afschaffing van de Vlaamse premies. Ik vind het uitdrukkelijk een Vlaamse bevoegdheid. Het zou niet correct zijn dat we, waar we een uitdrukkelijke bevoegdheid hebben, onze premie zouden afschaffen, omdat de federale overheid een gelijkaardige maatregel neemt.

Mevrouw de minister, ik begrijp dat er overleg over is geweest en dat u er geen moeite mee heeft dat de federale overheid een initiatief neemt in een afgeleid recht, maar daar ben ik het niet helemaal mee eens.

Minister Hilde Crevits: Ik kan u geen ongelijk geven.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over energieprestatiecertificaten voor publieke gebouwen

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, publieke gebouwen met een vloeroppervlakte groter dan 1000 vierkante meter moeten vanaf 1 januari 2009 beschikken over een energieprestatiecertificaat (EPC). Het certificaat duidt het energieverbruik aan van het gebouw en is bedoeld als bewustmaking naar het bestuur en sensibilisering van de bevolking.

Het EPC bestaat uit twee delen. Enerzijds wordt een kengetal toegekend, dat aangeeft hoe het gebouw scoort ten opzichte van een referentie-energieprestatie, en anderzijds wordt een adviesonderdeel met energiebesparende maatregelen opgenomen.

Het kengetal wordt berekend op basis van energieverbruik. Het kengetal wordt weergegeven op een kleurenbalk, met een schaal van 'zeer energiezuinig' tot 'niet energiezuinig' ten opzichte van een kengetal van een vergelijkbaar gebouw, het zogenaamde referentiekengetal. Op zich is dat een goed systeem, waar we ook grote voorstander van zijn, maar er blijken toch een aantal problemen te zijn.

We hebben een aantal energieprestatiecertificaten onder ogen gekregen van een aantal gebouwen, waarbij toch een aantal vragen rijzen. Er zijn openbare gebouwen zonder dakisolatie, met enkel glas en een oude verwarmingsinstallatie – dat zijn toch drie zeer belangrijke beoordelingscriteria – die, eigenaardig genoeg, toch goed scoren ten opzichte van het kengetal. Een ander voorbeeld is een elektrisch verwarmde verzorgingsinstelling die het 60 percent beter doet dan de referentie. Dat in een gemeente het administratief centrum dat gebouwd is eind de jaren negentig, goed scoort, is logisch. Voor een recent gebouw mag men veronderstellen dat er een minimum aan bewustzijn inzake energiebesparing en -efficiëntie aan de dag werd gelegd – maar dat blijkt jammer genoeg niet altijd een evidentie te zijn –, maar er rijzen twijfels over de referentiewaarden waaraan publieke gebouwen worden getoetst, als we zien dat bijvoorbeeld gemeentescholen die dateren van lang voor de oliecrisis, tamelijk goed blijken te scoren.

Opvallend is vooral dat over het algemeen de cijfers vaak onverwacht positief zijn – ook voor gebouwen waarvan men eigenlijk vermoed had dat ze dat absoluut niet zijn. In tegenstelling tot wat men van plan was, is daardoor de aanzet verdwenen om het gebouw ook te renoveren en energiezuiniger te maken. De

beoogde klimaatwinst zal dus in dergelijk gebouw niet gerealiseerd worden, als gevolg van de tekorten in het systeem van het EPC.

Het Energieprestatiedecreet van 2004, dat de omzetting in Vlaamse regelgeving is van de Europese richtlijn, bepaalt dat er minstens om de twee jaar een evaluatie gebeurt van de berekeningsmethode, de te volgen procedure en de EPB-eisen. Voor de privénieuwbouwmarkt werd ondertussen een evaluatie doorgevoerd. Maar de verplichting van energieprestatiecertificaten voor bestaande gebouwen is te recent om dat al gedaan te hebben. Gewoon afwachten lijkt ons absoluut niet aangewezen. Door de te gunstige voorstelling van de publieke gebouwen wordt de klok van de energiezorg onvermijdelijk teruggedraaid, gezien de afgeleverde EPC's nog zeker gelden tot 2018.

Voor alle duidelijkheid: het probleem ligt niet in het feit dat de energieauditeurs hun job niet goed zouden doen of niet weten waarmee ze bezig zijn. Zij doen dat ongetwijfeld heel nauwgezet en correct. Het probleem is dat de waarden die zij berekend hebben, vergeleken worden met een referentiewaarde die veel te optimistisch is. Daardoor blijken heel wat gebouwen, die eigenlijk slecht scoren, ogenschijnlijk toch nog een tamelijk positief resultaat te hebben.

Bovendien lijkt de grootst mogelijke openheid inzake EPC's op de verschillende bestuursniveaus absoluut aangewezen. Bij wijze van spreken zou elke geïnteresseerde zijn school moeten kunnen vergelijken met andere scholen, zonder tot aan de schoolpoort te moeten rijden.

Mevrouw de minister, op welke manier kwamen deze referentiekenngetallen tot stand en waarom wijken ze bijvoorbeeld in sterke mate af van kengetallen die door Eandis of het Nederlandse Novem worden gehanteerd?

Kunt u weergeven hoeveel publieke gebouwen zich in de groene, gele, oranje of rode zone bevinden? Hoe scoren de gebouwen vandaag volgens hun energieprestatiecertificaat?

Is er bereidheid om de referentiekenngetallen van publieke gebouwen aan te passen, zodat er een veel grotere stimulans komt om effectief energiebesparende maatregelen door te voeren?

Wanneer is de eerste evaluatie van de EPC's voor publieke gebouwen voorzien? Is het mogelijk om de informatie omtrent de EPC's voor publieke gebouwen voor het publiek toegankelijk te maken, zonder dat men ter plaatse moet gaan?

Hoeveel publieke gebouwen beschikken ondertussen over een EPC? Over hoeveel percent van het geheel spreken we dan?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Glorieux, u stelt een aantal terechte vragen. De referentiekenngetallen zijn gebaseerd op een rapport van de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO), met als titel 'Energiekenngetallen in de tertiaire sector 2006'. Op dit moment wordt onderzocht waaraan eventuele afwijkingen ten overstaan van andere kenngetallen te wijten zijn. U weet dat VITO doorgaans een zeer betrouwbaar imago heeft.

Van de ingediende certificaten voor publieke gebouwen is de procentuele verdeling over de kleurenzones als volgt: 15,7 percent bevindt zich in de donkergroene zone; 33,4 percent bevindt zich in de groene zone; 26,5 percent bevindt zich in de gele zone; 13,3 percent bevindt zich in de oranje zone; 11,1 percent bevindt zich in de rode zone.

Ik heb het Vlaams Energieagentschap (VEA) de opdracht gegeven om de problematiek van de referentiekenngetallen grondig te onderzoeken. Als uit dat onderzoek blijkt dat er gegronde redenen zijn om de kenngetallen aan te passen, dan zal ik niet nalaten om actie te ondernemen.

Ik ben inderdaad op de hoogte van het probleem met de kenngetallen. Het Vlaams Energieagentschap heeft het onderzoek al opgestart. We moeten eerst zoeken wat de oorzaak is van het probleem. Pas daarna kunnen we zorgen voor een bijsturing. We mogen het kind niet met het badwater weggooien. Mogelijk wordt het probleem veroorzaakt door kleinigheden.

Uw suggestie om de energieprestatiecertificaten voor de publieke gebouwen voor iedereen toegankelijk te maken, is zeer goed. Ik had er ook zelf al aan gedacht. Men onderzoekt hoe men dat op een eenvoudige manier tot stand kan brengen. Het kan immers inderdaad gaan om relevante informatie.

Eind februari 2009 beschikten 3710 publieke gebouwen over een EPC. Dat is bijna 40 percent van het aantal ingeschatte publieke gebouwen. Het precieze aantal publieke gebouwen dat over een EPC dient te beschikken, is vandaag niet bekend. Het is doenbaar om het aantal publieke gebouwen in te schatten. Maar het correct inschatten hoeveel van deze publieke gebouwen een bruikbare vloeroppervlakte hebben van 1000 vierkante meter, is niet mogelijk. Heel wat van die gebouwen hebben al een bepaalde leeftijd. We beschikken niet altijd over moderne plannen. We vermoeden dat het om ongeveer 40 percent gaat. We zien wel dat, waar mogelijk, de overheden proberen te voldoen aan de verplichtingen. Ongetwijfeld kan het beter. We gaan na hoe dat op een efficiënte manier kan gebeuren.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de afschaffing van het inhaalverbod voor vrachtwagens op autowegen met tweemaal twee rijstroken

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, de heer Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit, wil het inhaalverbod voor vrachtwagens op autowegen met tweemaal twee rijstroken, dat nog maar een goed jaar geleden is ingegaan, namelijk op 1 januari 2008, afschaffen. Inhalen is nog altijd verboden, tenzij verkeersborden dat expliciet toestaan. In alle lidstaten van de Europese Unie is het omgekeerd. De 'Belgische' regel veroorzaakt bij buitenlandse truckers veel onduidelijkheid. De regel wordt ook amper nageleefd en heel weinig gecontroleerd. Zo beschikt de federale politie niet over cijfers van het aantal overtreders omdat er geen doelgerichte controles werden uitgevoerd.

Als de maatregel wordt afgeschaft, kan Vlaanderen als wegbeheerder opnieuw op bepaalde autowegen een inhaalverbod invoeren. In het verleden was dit al op de E313 en de E314 het geval, waar een inhaalverbod tijdens de spits van kracht was.

Mevrouw de minister, bent u voorstander om het inhaalverbod voor vrachtwagens af te schaffen? Zou het niet logischer zijn om het Europese voorbeeld inzake het inhaalverbod voor vrachtwagens over te nemen? Indien het inhaalverbod wordt afgeschaft, wat zal er dan gebeuren met de uitzonderingsborden die in Vlaanderen zijn geplaatst? Overweegt u opnieuw om een snelheidsbeperking tot 80 kilometer per uur voor vrachtwagens in te voeren indien het inhaalverbod voor vrachtwagens wordt afgeschaft?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer Huybrechts, ik heb al gezegd dat ik op dit moment helemaal geen voorstander ben van de afschaffing van het inhaalverbod voor vrachtwagens. Op de werkgroep 'Zwaar Wegverkeer' van de federale commissie voor de Verkeersveiligheid werd dat uitvoerig besproken. De infrastructuurbeheerder – het Vlaamse Gewest – ging ermee akkoord om het inhaalverbod te ondersteunen met dynamische signalisatie. We hebben echter wel heel duidelijk voorbehoud gemaakt voor wat het afschaffen van de inhaalverboden betreft. De nieuwe regelgeving en signalisatie zijn immers pas sinds een beperkte tijd van toepassing. Ze is nog maar net ingevoerd en nog niet zo bekend. Er is nog geen evaluatie gebeurd. Het is dus veel te vroeg om te zeggen dat het inhaalverbod moet worden afgeschaft. Gelet op de bevindingen van de

infrastructuurbeheerder, bevoegd voor het aanbrengen van deze signalisatie, kon door de werkgroep zelf geen eenduidig, sluitend besluit en aanbeveling geformuleerd worden. Daarom ben ik ook verbaasd over de politieke conclusies van de staatssecretaris.

Indien het inhaalverbod nu wordt afgeschaft, heeft dit tot gevolg dat alle uitzonderingsborden die nu langs de autosnelwegen geplaatst zijn en aangeven waar vrachtwagens mogen inhalen, dienen te worden weggehaald. Vervolgens zouden dan opnieuw verkeersborden moeten worden geplaatst om aan te duiden waar men niet mag inhalen. Rekening houdend met de beperkte tijd waarin de nieuwe regelgeving en signalisatie van toepassing is, namelijk begin 2008, is deze beslissing om terug te keren naar de vroegere toestand voorbarig en zou ze bovendien zorgen voor een onverantwoorde overheidsuitgave. Men zou dan alle borden opnieuw moeten wegnemen en vervangen door nieuwe. Wel zou het interessant zijn om in de toekomst zo veel mogelijk de geldende reglementering aan te duiden via dynamische signalisatie.

Als het inhaalverbod voor vrachtwagens wordt afgeschaft, overweeg ik inderdaad om opnieuw het dossier betreffende de snelheidsbeperking tot 80 kilometer per uur op de agenda te plaatsen. Als we het hebben over Europese harmonisering, gaan we beter ook die weg op. Ik heb dat altijd gezegd. Ik heb dat debat echter verloren. Ik ben sportief. Ik doe er dan ook niet flauw over. Een duidelijke, transparante maatregel maakt het inhaalverbod overbodig.

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. We zullen inderdaad de dynamische signalisatie moeten invoeren. Dat is veruit de beste oplossing. Toch blijft het een feit dat we het enige land in Europa zijn dat een andere regelgeving heeft. Welke logica zit daar achter?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: U moet natuurlijk niet achter alles een duidelijke logica zoeken. Het gaat om een federale wetgeving. Wij voeren die wel uit via het plaatsen van borden. Het is een compromis omdat er geen eensgezindheid bestond over het invoeren van een snelheidsbeperking tot 80 kilometer per uur. Ik blijf herhalen dat die regeling veel transparanter, duidelijker zou zijn en een groter effect zou hebben. Men heeft toen echter een andere beslissing genomen. Ik vind niet dat we amper een jaar later een andere regeling moeten treffen. Laten we eerst eens kijken wat het effect is van die maatregel. Na een goede evaluatie kunnen we een andere beslissing nemen.

De voorzitter: De heer Koninckx heeft het woord.

De heer Flor Koninckx: Mevrouw de minister, we zijn het er allemaal over eens dat een dynamische signalisatie veruit de beste en meest aangewezen manier is om een inhaalverbod of een snelheidsbeperking die aangepast is aan de omstandigheden, in te voeren. Als we daarvoor kiezen, hoe zal men er dan in slagen om het inhaalverbod op plaatsen waar men wel mag inhalen, via een dynamische signalisatie aan te geven? Bij mijn weten is het zo dat men met dynamische signalisatie enkel maar een inhaalverbod kan aangeven. Zal het dan zo zijn dat er op de plaatsen waar een inhaalverbod geldt, men inderdaad het inhaalverbod zal aangeven op de dynamische signalisatieborden? Ik denk niet dat het mogelijk is om het andersom te doen.

Minister Kathleen Van Brempt: In theorie kan je net zo goed met dynamische signalisatie aanduiden waar je wel mag inhalen. In theorie kan het allebei. Ik zie de logica wel in om het omgekeerd te doen. Maar de wetgeving zegt dat je het inhaalverbod moet uitzonderen en dat kan je ook dynamisch doen.

De heer Flor Koninckx: Dan maak je het eigenlijk ingewikkelder. Als er overal dynamische signalisatie is, dan heb je de mogelijkheid om het inhaalverbod, zoals het nu bestaat, toe te passen met de signalen 'inhaalverbod'. Dan is het voor iedereen duidelijk. In plaats van een algemeen inhaalverbod met uitzonderingen, kan je via dynamische signalisatie het inhaalverbod aangeven daar waar een inhaalverbod is en het niet aangeven waar er geen inhaalverbod is.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Johan Sauwens tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de invoering van een uniform ticket en de smartcard

De voorzitter: De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens: Mevrouw de minister, mijnheer de voorzitter, geachte collega's, tijdens de bespreking van de evaluatie van de kostprijs en de effectiviteit van de basismobiliteit bij De Lijn op 3 februari 2009 hebt u, mevrouw de minister, het volgende gezegd: "Ik heb altijd bij de vervoersmaatschappijen van de andere gewesten en de NMBS aangedrongen op de realisatie daarvan". Het ging over de invoering van een uniform ticket en de smartcard. "Dat is de reden waarom zowel bij De Lijn als bij de Maatschappij voor het Intercommunale Vervoer te Brussel (MIVB) een aantal zaken onhold gezet zijn. Het heeft geen zin een eigen systeem te ontwikkelen en daarna te merken dat de systemen niet compatibel zijn. Dat is de reden waarom het project

vertraging opgelopen heeft. De NMBS is het grote probleem. Die maatschappij wil niet echt meerwerken en ik betreur dat." Dit werd bevestigd door mevrouw Lieten.

Op 16 februari 2009 werd Steven Vanackere, de federale minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven, daarover ondervraagd. Hij zegt dat er wel wordt meegewerkt. "De MIVB en de NMBS hebben momenteel met succes een proefproject afgerond met betrekking tot het gebruik van het eenkaartsysteem. Wat de te ontwikkelen technologie betreft, zijn de vier operatoren het erover eens dat er best wordt gekozen voor de in Brussel toegepaste Calypsotechnologie, die eventueel kan worden aangepast, en dat het aangewezen is onder leiding van Syntigo over die technologie afspraken te maken. Wie stelt dat de NMBS dwarsligt, geeft toch een eigen interpretatie aan de feiten."

Ik wil hier geen welles-nietesdiscussie aanwakkeren. Het project is te waardevol om vast te lopen. Dat is hier in de commissie ook al herhaaldelijk gezegd. Minister Vanackere heeft in een interview op RTL gezegd dat er een akkoord is over een uniform ticket: "Tegen 2012 moeten de reizigers in België met één ticket de trein, de metro of de tram kunnen nemen. De verschillende vervoersmaatschappijen hebben daarover een principesakkoord bereikt. Er is lang over onderhandeld. Het ticket werd in 2008 voorgesteld. Het gaat om een elektronische chipkaart die werkt volgens het protonprincipe waardoor reizigers ze kunnen opladen. De openbare vervoersmaatschappijen gaan hun voertuigen de komende jaren uitrusten met speciale kaartlezers."

Hoe zit het nu eigenlijk? Wat is de juiste interpretatie? Hoe zit de vork precies in de steel? Waar en op welke gebieden wordt de De Lijn geremd door de zogenaamd weigerachtige houding van de NMBS? Wanneer hebt u het laatst overleg gehad met uw federale collega? Wanneer plant u overleg met uw federale collega? Hoe gaan de Lijn en de MIVB concreet het probleem van gecombineerde abonnementen oplossen?

Mevrouw de minister, ik ben ervan overtuigd dat, meer nog dan de prijs, het comfort met het uniform ticket, een enorm bepalende factor is om al dan niet het openbaar vervoer te nemen. Ik hoop dat u klaarheid kunt brengen.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, mijnheer de voorzitter, geachte collega's, ik heb ook gemerkt dat er in de Kamercommissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven tien vragen zijn gesteld aan Steven Vanackere over de invoering van de gezamenlijke chipkaart. We hebben hierover een uiteenzetting gekregen naar aanleiding van het rapport van het Rekenhof. Mevrouw Lieten heeft dit toegelicht.

Mijnheer de voorzitter, ik had toen ook een vraag om uitleg ingediend. Ik heb ze in februari omgezet in een schriftelijke vraag. Ik heb nog geen antwoord gekregen, maar de volledige vraagstelling staat erin. Iedereen mag hier de vragen stellen die hij denkt dat hij moet stellen, maar de vragen die de heer Sauwens stelt, zijn de vragen die ik toen ook heb gesteld. Ik heb niet op alle vragen een duidelijk antwoord gekregen. Ik denk dat mevrouw de minister een schriftelijk antwoord zal geven. Ik blijf zeggen dat de spoorwegen een soort staat in de staat blijven. Sommigen noemen het zelfs een vorm van kolonialisme die ze hier toepassen.

Mevrouw de minister, ik hoop dat u nu eens duidelijk uitsluitsel geeft. Het invoeren van het Jumpticket dat men nu in Brussel bij de vier vervoersmaatschappijen kan gebruiken, heeft vier jaar geduurd. De NMBS heeft er twee jaar over gedaan om Prodata-apparaten in hun 29 stations in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest te zetten.

We hebben hier trouwens een hele show gehad van uw partijgenoot, een zekere Pascal Smet, die ook een aantal bevoegdheden in Brussel schijnt te hebben. (*Rumoer*)

Hij heeft hier een grote show opgevoerd. Het ging hier allemaal direct in orde komen. Mijnheer Sauwens, herinnert u het zich nog? Neen?

Mevrouw de minister, wat zijn de juiste perspectieven? Ik kan natuurlijk ook het antwoord op mijn schriftelijke vraag afwachten, dan krijg ik misschien een uitgebreider antwoord.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mevrouw de minister, mijnheer de voorzitter, geachte collega's, ik sluit me voor een keer graag aan bij de heer Peumans. Ik had ook een vraag om uitleg ingediend die is verwezen naar de discussie over de evaluatie en de rapportering over De Lijn. Het bevreemdt me dat er vandaag wel een vraag om uitleg kan worden geagendeerd, terwijl de mijne werd afgewezen. Ik betreurt dat.

In de discussie over de evaluatie van De Lijn werd er door mevrouw Lieten gezegd dat men niet in het project van de NMBS en de MIVB in Brussel zou stappen, omdat het verre van perfect is en omdat de NMBS nog papieren aan de reizigers zou vragen om te verifiëren of ze wel over een abonnement zouden beschikken. Ik ben dat nagegaan en dit blijkt niet te kloppen. Mensen vragen zo'n abonnement aan en krijgen dit binnen de drie dagen thuis bezorgd. Gedurende die drie dagen moeten ze het betalingsbewijs op zak hebben. Vanaf het moment dat ze het abonnement hebben, moeten ze dit papier uiteraard niet meer bij zich hebben. Het blijkt dus niet juist te zijn.

Ik kan me indenken dat de NMBS af en toe een staat binnen de staat is – men kan De Lijn dit soms ook

verwijten – en niet altijd gemakkelijk is om mee te onderhandelen. Maar als De Lijn het argument van het papieren bewijs aanhaalt om niet mee te doen aan een project en als blijkt dat dit niet juist is, dan stel ik mij de vraag wat de werkelijke reden is. Wij blijven daarmee bezig. Ik ben verheugd dat er in 2009 15 miljoen euro is opzijgezet om in november binnen De Lijn een proefproject op te starten. Ik stel me de vraag waarom dit niet sneller kan. Waarom kunnen de NMBS en de MIVB er in Brussel wel mee van start gaan? Zij hebben wel een elektronisch ticketsysteem. Zij hebben blijkbaar wel onderlinge afspraken gemaakt. Er wordt niet naar een papieren bewijs gevraagd. Wat maakt het voor De Lijn zo moeilijk om mee te doen? De andere vervoersmaatschappijen beginnen er al mee voor de zomer. Wij gaan in november een proefproject doen.

We zijn er sinds 2004 mee bezig. Daarom is mijn duidelijke vraag: wat is de reden? De reden die mevrouw Lieten vorige keer heeft gegeven, bleek niet te kloppen: het papieren bewijs wordt niet gevraagd. Graag had ik daar enige duidelijkheid over.

Mevrouw de minister, voor de rest zult u in ons zeer trouwe supporters vinden om over te stappen naar een systeem van elektronische registratie en zult u de volledige steun van onze fractie krijgen in de verdere uitwerking van dat systeem. Wij vragen alleen enige versnelling in het proces.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Geachte leden, de verdediging van de NMBS vind ik ontroerend. Ik wil enkele zaken op een rijtje zetten. We hebben over dit belangrijke dossier al enkele keren gedebatteerd. Voor alle duidelijkheid: het gaat me niet over een welles-nietesspelletje, het gaat me over resultaten die we kunnen boeken.

Het overleg met betrekking tot de oprichting van een gemeenschappelijk platform voor de introductie van een gezamenlijke smartcard voor het openbaar vervoer is – ik druk me eufemistisch uit – bijzonder moeizaam verlopen. Er is de ondertekening van een protocol geweest in 2006. Dan is de werkgroep interoperabel ticketing actief geworden onder leiding van Syntigo, een dochter van de NMBS-Holding.

In het najaar van 2007 leverde Syntigo een rapport af waarin gesteld werd dat de realisatie van een gezamenlijke smartcard voor de vier maatschappijen mogelijk is. Als voorwaarde stelde Syntigo dat een gemeenschappelijk platform noodzakelijk is. Syntigo omschreef de taak en de organisatiestructuur van dit platform en gaf het de naam Ubigo. De Lijn gaf op dat moment haar formeel akkoord voor de oprichting van Ubigo, en dit in december 2007. Ook de andere regionale

vervoersmaatschappijen waren allemaal akkoord. De NMBS echter heeft het akkoord niet willen ondertekenen. Voor de NMBS bleek de structuur te uitgebreid en de NMBS wilde nagaan hoeveel de investering van een smartcard bij de spoorwegen zou kosten. Dat heeft de oprichting van een gemeenschappelijk platform met een jaar vertraagd. Bij mijn weten wordt dat niet ontkend, noch door de NMBS, noch door de voogdijminister.

Recent werden de besprekingen inzake de oprichting van een gemeenschappelijk platform opnieuw opgestart. Hoe spijtig ze ook is, maar de discussie hierover, ook extern, zal daar niet vreemd aan zijn. De NMBS heeft aan de andere vervoersmaatschappijen een voorstel voorgelegd dat een sterk afgeslankte versie is van het gemeenschappelijk platform. De vraag is of vanuit een afgeslankte versie van een gemeenschappelijk platform er voldoende kracht kan uitgaan om tot een gemeenschappelijke smartcard te komen. Daarenboven weet ik niet of er bij de NMBS al middelen zijn vrijgemaakt om een smartcard te implementeren. Ik heb daarvan geen bevestigende berichten gekregen.

In de structuur van Ubigo was voorzien dat Ubigo een aantal taken op zich zou nemen voor alle vervoersmaatschappijen gezamenlijk, zodat die niet apart door de verschillende vervoersmaatschappijen moesten worden opgesteld. Door het uitstel van de oprichting van Ubigo zelf, of een andere vorm van gemeenschappelijk platform, werden een aantal voorbereidende studietaken niet uitgevoerd en moest dat door De Lijn zelf worden gedaan. Ook dat heeft aanleiding gegeven tot vertraging van het dossier.

Zolang er geen gemeenschappelijk platform is, lopen de besprekingen en de ontwikkelingen die samen moeten gebeuren, bijzonder moeizaam. Zo zijn er acht rollen gedefinieerd die het best samen gebeuren, zoals het bewaken van de interoperabiliteit tussen de ticketingsystemen van de verschillende operatoren, het veiligheidsaspect, de financiële clearing tussen de operatoren en de opvolging van de privacywetgeving. Dit zijn een aantal taken die gezamenlijk gedefinieerd zijn in dat gemeenschappelijk platform en die nu niet worden uitgevoerd door dat gemeenschappelijk platform aangezien dat nog niet in functie is. Omdat het nog niet in functie is, doet De Lijn zelf de voorbereiding van de introductie van de smartcard. Er lopen een aantal parallellen. We zijn nu een aantal zaken zelf aan het doen die eigenlijk door dat gemeenschappelijk platform moesten worden uitgevoerd.

Wat betreft het overleg met de federale collega werden er sedert het najaar van 2008 drie interkabinettenwerkgroepen (IKW's) georganiseerd met de kabinetten van de drie regionale ministers van Mobiliteit, de federale minister van Overheidsbedrijven en de federale staatssecretaris van Mobiliteit.

Het stopzetten van de verkoop van de gecombineerde jaarabonnementen De Lijn/MIVB is een beslissing die eenzijdig is genomen door de MIVB. De basis van deze beslissing is de geplande afsluiting van het Brusselse metronet begin 2010, waarbij enkel nog met de MOBIB-kaart van de MIVB gebruik kan worden gemaakt van de metro. De Lijn betreurt uiteraard deze beslissing. Reizigers met een gecombineerd abonnement worden door De Lijn geïnformeerd over de stopzetting van de verkoop van de gecombineerde abonnementen De Lijn/MIVB. De Lijn biedt deze reizigers een De Lijn-abonnement aan en informeert hen waar ze terecht kunnen voor een MIVB-abonnement. De reiziger betaalt niet meer voor beide abonnementen afzonderlijk.

Conclusie: er is nog geen akkoord. Er zijn wel een nieuw aantal voorstellen die een lightversie zijn, wat voor ons een beetje teleurstellend is. Ik ga daar echter niet neen tegen zeggen. We zullen dat met De Lijn verder onderzoeken en alles wat we gemeenschappelijk kunnen doen, zullen we ook gemeenschappelijk doen. Ik betreur wel dat het uitgebreidere gemeenschappelijk platform voor de NMBS vandaag geen optie is. Ik stel voor dat we hier mee verder gaan. Dat is ook gezegd in het overleg dat ik met mijn federale collega heb gehad. Ik zal hier zeer constructief mee omgaan. We zullen doen wat we kunnen om toch een gemeenschappelijk platform, ook in lightversie, op poten te zetten.

Wat betreft de vragen over de MIVB en de vooruitgang in het dossier: dat heeft gewoon met de geschiedenis te maken. De MIVB is al vele jaren langer bezig met het nieuwe ticketingsysteem omwille van de noodwendigheden bij de MIVB. Bij ons zijn die later gekomen. Het puur vervangen van het bestaande prodatasysteem is later gekomen dan de vervanging van het prodatasysteem bij de MIVB. Dat is de reden waarom ze daar veel verder staan dan bij De Lijn. Voor de rest is er geen enkele parallel te trekken tussen de twee dossiers, behalve het gemeenschappelijk platform.

De voorzitter: De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens: Het is duidelijk: er is nog geen akkoord, er wordt aan gewerkt. Het zal een lightversie zijn. Dat betreur ik.

U zegt dat u het ontroerend vindt hoe de NMBS hier wordt verdedigd. Of het nu ironisch bedoeld is of niet, maar ik heb niemand de NMBS horen verdedigen. Het is een gemeenschappelijk project. Ik hoop dat we niet in een oorlogstaal de gesprekken moeten voeren. In die zin ben ik meer verheugd met het einde van uw uiteenzetting, waarin u zegt dat u constructief wil meewerken.

Ik wil een suggestie doen. Ik herinner me in het begin van de jaren negentig dat de ministers van Verkeer regelmatig in interministeriële conferenties samenkwamen. Is die

samengekomen tijdens deze legislatuur? De interministeriële conferentie is in het federale/confederale België een structuur die op beleidsniveau werkt. Ik heb veel respect voor IKW's, maar mij lijkt het dat dit beslissingen zijn die op het hoogste politieke niveau moeten worden genomen, gedragen door de regeringen en dan ondersteund via beheersovereenkomsten en andere instructies, ook budgettair, moeten kunnen worden uitgevoerd. Ik wil vragen dat u een initiatief zou nemen om een interministeriële conferentie hierover samen te roepen. Er zijn trouwens nog andere punten die beter op elkaar moeten worden afgestemd, lijkt mij.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, u zegt dat de MIVB al langer bezig is met de chipkaart in vergelijking met De Lijn. Het is misschien een gebrek aan voortschrijdend inzicht, maar zo doet u de MIVB meer eer aan dan ze verdient. Het heeft te maken met mensen en mentaliteit. Deze stadsmaatschappij werkt samen met de RATP in Parijs en de metro in Barcelona. Ze werkt minder samen met die 'boeren' van De Lijn en zeker die van de TEC. De MIVB was niet vlugger bezig met chipkaarten en dergelijke. Ze heeft enkel samen met de spoorwegen haar eigen wil opgedrongen aan de rest en gezegd dat die zich maar moest aanpassen. Dat vind ik spijtig.

Mensen zullen binnenkort met een MOBIB-kaartje rondlopen en daarnaast moeten ze nog een kartonnen kaartje hebben. Anno 2009 is het zelfs slechter dan het vroeger was. Vroeger had men een gemengd abonnement.

Nu moeten mensen met een MOBIB-kaart in de ene hand en een kartonnen kaartje in de andere hand werken. Volgens mij werd dat ingevoerd met ingang op 1 februari 2009. Je hebt de jaarabbonnementen, nu komen er ook nog de kwartaalabbonnementen, enzovoort. Dat is ten opzichte van het potentieel van het openbaar vervoer, zeker in de hoofdstad, waar vier vervoermaatschappijen zijn, zeer spijtig. Ik betreur, opnieuw, de houding van de NMBS en de MIVB.

Minister Kathleen Van Brempt: Of het nu ironisch was of niet in verband met de NMBS, ik zal er eens over nadenken. Wij zitten wat dat betreft op dezelfde lijn. Ik ben heel erg voor autonome overheidsbedrijven. Ze moeten voor hun management autonoom zijn. Maar ze moeten politieke sturing krijgen. Ik vind dat heel erg. Ik heb soms de indruk dat het bij de NMBS heel moeilijk is. Die indruk gaat over de partijgrenzen heen. Het gaat er niet om wie nu de voogdijminister is. Integendeel. Wij moeten proberen dat politiek te herstellen. De NMBS moet politiek aangestuurd worden in de grote beleidskeuzen. Dit is hiervoor een goed voorbeeldossier.

Ik ben er een absolute voorstander van om meer interministeriële conferenties te hebben. Als ik mij niet vergis, zijn er de afgelopen legislatuur twee geweest. Dat is zeker niet goed, ik ben het daarmee eens. Binnenkort, in maart of april, zal er nog een zijn. Dat wordt in elk geval de laatste voor onze legislatuur. Ik hoop dat dit dossier daar zal worden gefinaliseerd.

De voorzitter: Het incident is gesloten.